

### Délégation "Territoires de vie quotidienne"

---

février 2009

#### Contribution d'Olivier FLAMAND (membre de Place au Vélo)

##### Future bicyclette

###### Incontournable

L'usage du vélo est désormais reconnu par tous comme économe, bon pour la santé et l'atmosphère, pratique... Plus une agglomération pour l'ignorer, le club des villes cyclables est établi, au ministère des transports un « Monsieur vélo » fait avancer la législation... Les villes qui, à l'instar de Bordeaux, Paris ou Lyon, en ont récemment favorisé massivement l'usage, ont vu leur image soudainement rajeunie. L'usage du vélo en ville est donc une valeur incontournable du panier des modes de déplacement, dans le discours tout au moins. Il ne resterait donc plus rien à faire pour ce mode de transport idéal qui roulerait tout seul ?

Au quotidien malheureusement on peut difficilement prétendre que tout le monde pédale et la part du vélo en pourcentage des déplacements est loin des deux chiffres. Pourquoi une telle distance du discours à l'acte ? Est ce que l'imminence d'une crise de l'énergie durable ne devrait pas nous inciter à changer radicalement de point de vue et à penser la métropole nantaise autour du vélo plutôt que de pousser à introduire le vélo dans une logique de vie élaborée pour l'automobile ?

Ceux qui se déplacent à vélo dans l'agglomération savent les difficultés sans cesse dénoncées, jamais résolues. C'est pourquoi cette contribution s'attachera, plutôt qu'une litanie de doléances, à proposer une vision d'avenir, idéalisée sans doute mais volontairement prospective.

###### Aire urbaine, une histoire d'échelle ?

Le département, cet échelon territorial en désuétude, avait été conçu il y a deux siècles comme l'espace où chaque hameau pouvait être joint depuis le chef lieu, idéalement central, en une journée de chevauchée. Le périmètre de Rome aussi aurait selon la légende une origine liée au parcours d'une charrue sur la durée d'une journée. Les exemples sont donc nombreux du lien entre l'étendue d'un territoire et le temps nécessaire à le parcourir. Logiquement, l'utilisation débridée de l'énergie accessible au cours du 20ème siècle a conduit à penser puis organiser l'espace à l'échelle des déplacements motorisés ; quand les villes des pays nouveaux étaient créées autour de réseaux autoroutiers, nos cités anciennes souffraient sous la pression interne de machines d'une tonne transportant chacune un individu dix fois plus léger. Mais l'illusion d'une liberté de déplacement offerte sans effort, avec une capacité de plusieurs centaines de kilomètres est peut être à reconsidérer pour notre avenir. La débauche d'énergie nécessaire à ce modèle

n'est sans aucun doute plus permise et il serait normal que l'échelle d'un bassin de vie futur soit conditionnée par l'énergie alors disponible.

Nous pouvons tous appréhender le type d'organisation de l'espace induit par l'usage prédominant de la seule marche à pied ; c'est celui du village, entouré des cultures vivrières, puis des pâturages et des cultures consommatrices d'espace et enfin à une heure de marche le village suivant. Naturellement l'évocation de ce type de partage du territoire renvoie à l'image fantasmée du moyen âge, à l'isolement et l'imbécillité d'un peuple asservi, chacun en frémit, rejette l'idée même d'un « retour en arrière » puisque l'exode rural de nos ancêtres les en a justement sauvés et nous avec. Le débat n'est plus alors possible car l'idée même d'une réduction de la mobilité individuelle sonne comme une condamnation. On parle d'atteinte insupportable à une liberté imprescriptible, on quitte le rationnel, on dérape.

Et pourtant, l'énergie est bien l'une des clefs de notre futur. Que nous en ayons moins à dépenser, entre autre pour nos déplacements, c'est assez probable, que nos habitudes de vie en soient modifiées c'est aussi quasi écrit. Reste à prévoir dans quelle mesure.

## **Décroissance ?**

N'importe lequel d'entre nous qui aujourd'hui s'aventure à monter à bord d'une automobile de collection, mettons des années 50, est immédiatement saisi de la petitesse de l'engin. Même les voitures qui autrefois passaient pour spacieuses (nous éviterons ici l'énumération) semblent aujourd'hui ridiculement réduites à côté des monstres récents. Les urbanistes ont peu à peu rallongé et élargi les places de parking. Nos descendants verront mieux que nous le caractère délirant de cette course à l'espace, de cette dévoration d'espace. Et si nous étions allés trop loin, et si un retour en arrière n'était somme toute qu'une oscillation elle aussi temporaire du balancier de l'histoire, cet avenir moins gourmand en énergie pourrait être « expliqué » d'une manière moins négative par les responsables politiques.

Car la mission d'un politique c'est bien d'être l'animateur des changements. Et si la métropole s'organise aujourd'hui, se sera avec les mêmes technologies que les autres ; là où la différence se fera, à moins d'un inventeur génial parmi nous, c'est dans la manière de mettre en musique le passage à une nouvelle organisation.

Des exemples actuels peuvent nous permettre d'espérer que l'évolution ne soit pas vécue comme une déchéance. Prenons l'exemple des moulins à vent, autrefois symboles de puissance puisque concentration d'une énergie entre les mains du meunier, puis délaissés pour une énergie plus souple, pétrole ou électricité. Ils reviennent sur les crêtes dix fois plus grands, dix fois plus efficaces, images d'une technologie d'aujourd'hui, acceptation d'une pollution visuelle partagée par tous pour les besoins de la communauté. Ces éoliennes, forgées et mises en œuvre grâce à un pétrole bon marché, seront demain d'une utilité considérable quand l'énergie fossile sera hors d'atteinte. Sur le même modèle on peut imaginer que les rubans de bitume actuels puissent être parcourus de plus en plus par des véhicules économes en énergie, dix fois plus légers que leur conducteur au lieu d'être dix fois plus lourds. Les distances parcourues seraient dix fois plus faibles, le lieu de résidence forcément plus proche de celui de travail et de loisir.

Sans aller jusqu'à cet extrême, une diminution de l'échelle de nos dépenses énergétiques induira forcément une relocalisation de nombre d'emplois. A cet égard, la suppression en milieu urbain des activités de production de biens est peut être une erreur. Combien d'usines, d'ateliers, d'entrepôts sont encore de nos jours transformés en lofts, en résidences branchées et les unités de fabrication transférées dans les ZI qui ceinturent les villes à proximité des autoroutes, seul horizon actuel du transport? Le SCOT lui même prévoit de « qualifier les zones d'activité existantes aux abords des voiries structurantes et privilégier l'installation des nouvelles zones d'activité à proximité des échangeurs ». Cette semaine la presse annonce « Pas moins de 3,4 millions de mètres carrés de grandes surfaces ont été créés en France en 2008, soit une augmentation de 7,1% par rapport à l'année précédente ». Le retour à une répartition plus homogène des commerces et lieux d'activité sur le territoire avec des constantes d'espaces plus réduites risque de coûter cher à la société, surtout quand tout sera plus onéreux.

## **Habiter son territoire**

Lorsqu'on se déplace à pieds ou à vélo on habite l'ensemble du territoire que l'on traverse, on ne chemine pas comme avec les modes plus rapides de A à B en ignorant superbement l'intervalle. Les voies rapides urbaines encagées de murs antibruit sont évidemment un modèle consommateur d'espace. Cela existe dans notre agglomération et la coupure introduite par le périphérique par exemple est une blessure dans le tissu urbain. Retisser du fil de déplacement sur une trame plus fine, voici une ambition immédiate pour notre agglomération. Des passerelles pourraient être lancées en nombre au dessus de la quatre voies qui ceinture Nantes et au dessus des « axes structurants » qui justement déstructurent les cheminements les plus doux.

La cohabitation entre les différents modes se poursuivra certes, avec une évolution à la baisse des plus voraces. Mais c'est là justement qu'il faut être éveillés et cesser de concevoir les déplacements alternatifs à la voiture comme une simple doublure de la voirie actuelle. Certes le principe des bandes cyclables a permis de sécuriser les cyclistes ces dernières années. Mais qu'est-il d'autre qu'une copie du système des trottoirs ? « A chacun sa vitesse, à chacun son espace » proclamait il y a peu une publicité institutionnelle. Comme le piéton, le cycliste se retrouve alors à céder le passage au plus menaçant à chaque intersection. Au contraire le réseau cyclable doit être conçu sur ses critères propres, avec une série de principes auxquels la voirie devra se plier et non l'inverse.

A ceux qui se récrieront qu'on ne va pas encore rajouter une couche d'itinéraires et que l'existant est déjà suffisamment complexe, partagé comme il est entre différents modes, je répondrai qu'ils ont tort. Je ferai pour eux le parallèle avec un autre mode alternatif à l'automobile, le tramway. Viendrait il à l'esprit de quiconque que le tramway doive passer dans toutes les rues ? Non, car il est clair que les transports en commun ont leur logique propre : l'investissement est lourd, le réseau est donc « structurant », on se rabat sur la station la plus proche un point c'est tout.

Exactement de la même manière, regarder l'aménagement de la ville pour favoriser l'usage du vélo avec des yeux et un esprit d'automobiliste, c'est faire fausse route. Mais cette culture là nous imprègne, aussi il sera difficile de s'en défaire. La première difficulté c'est donc de changer de regard, de se mettre dans la peau de l'usager à vélo et si ce travail sur soi est nécessaire, c'est parce qu'il n'y a pas de recette miracle. De même qu'un architecte ne crée pas une maison en empilant des solutions toutes prêtes issues d'un catalogue, un urbaniste ne peut pas réussir la synthèse entre habitat, activité et déplacement s'il se contente de solutions techniques éprouvées ailleurs mais sans cohérence ici, s'il ne « vit » pas son projet avant de le livrer.

## **Les utopies énergivores**

Sans polémiquer on peut s'autoriser à regarder certains projets d'aujourd'hui avec à l'esprit la diminution graduelle de l'énergie disponible pour le transport. On pourrait se risquer à prétendre concevoir le territoire futur sur la base d'une économie de transports.

Ainsi l'idée de construire un nouvel aéroport à mi chemin entre deux métropoles ne semble pas particulièrement économe en déplacements : l'acheminement des passagers et des produits vers leur destination finale sera on ne peut moins optimisée. En outre la raison même qui est invoquée pour relocaliser l'aéroport actuel, celle du danger pour les habitations survolées, deviendrait caduque si par la faute d'un coût de déplacement trop important les employés et les services se logeaient massivement à proximité immédiate recréant un nouveau pôle urbain. Le coût énergétique du transport aérien et l'investissement même qui a été prévu sur la base d'un pétrole bon marché sont deux autres paramètres à considérer d'une manière prospective.

Un autre grand projet métropolitain synonyme de consommation de transport massive est celui de la métropole Nantes-Saint Nazaire bipolaire. Certainement les déplacements pendulaires quotidiens ne seront plus viables. Mais cet axe bénéficie de la voie d'eau et du chemin de fer qui l'a doublée, deux supports de déplacement aujourd'hui les plus économiques en énergie. Au final l'extension récente de la métropole suivant un axe nord sud risquerait de s'effacer au profit de l'axe est-ouest revitalisé par ses disponibilités ferroviaires et le flux de marchandise.

Le train justement, s'il est présenté sous les dehors sexy du TER rencontre un succès inattendu alors qu'à grande vitesse il perd rapidement son avantage, la dépense énergétique variant comme le carré de celle-ci. Aussi le rendez-vous d'affaire dans la capitale pour un retour au foyer dans la soirée pourrait il peu à peu devenir un luxe, la télé-réunion la norme. Cependant, pour que l'étoile ferroviaire nantaise devienne la nouvelle épine dorsale du développement urbain, il faudrait que la structuration de l'offre permette l'investissement de la Communauté Urbaine, vite. Le projet d'une nouvelle gare à Nantes pourrait alors se conjuguer au pluriel et les modes de déplacement économes en espace prendre la place qui leur revient autour de ce réseau de gares.

## **Immobilité**

D'un côté l'immobilisme vaut pour une tare dans notre société, de l'autre les structures de propriété héritées du passé sont restées bien ancrées. Ainsi la possession de son habitation et la construction « pour toujours » ont elles été les plus en vogue au cours des décennies passées. En sera-t-il toujours de même ? On constate déjà aujourd'hui un boum de la construction bois, autrement moins durable (30 ans ? 40 ans ?) que l'investissement traditionnel « pierre ». Les modes de vie étant eux aussi soumis aux évolutions, la mondialisation pourrait facilement importer en France un rapport à l'immobilier bien différent. Et si alors, comme en Asie, la possession de son habitation ne relevait plus de l'héritage familial, si changer de logement rimait avec changer de travail ou de tranche de vie, il est permis d'espérer que la généralisation récente des pavillons à 40 ou 60 km de Nantes ne serait pas un frein à une redensification de la métropole pour une période à l'échelle d'une génération. Les élever au statut de résidence secondaire serait même un plus pour qui pourrait trouver près de son lieu de travail un logement collectif à prix modéré. Là aussi ce qui semble un obstacle insurmontable sur une échelle de temps courte sera sans doute plus souple à une autre échelle.

L'usage des véhicules surdimensionnés comme le sont les voitures d'aujourd'hui ne doit pas être vu comme inéluctable. La concentration actuelle des lieux de soin hospitalier, la création de zones de chalandises gigantesques au bord d'autoroutes sont des erreurs au regard du futur. Même si d'autres technologies que celles des carburants fossile prennent le relais, l'énergie sera indubitablement plus coûteuse, le chantage à l'énergie étendu à toutes les ressources, donc l'augmentation de l'efficacité de la fonction transport est une vertu incontournable. C'est à travers l'organisation de l'agglomération future que l'efficacité d'ensemble sera augmentée en réduisant les distances en même temps que les obligations de déplacement. Sans tout bouleverser, en réarrangeant l'existant il y a moyen de redistribuer le territoire à moindre frais et dans une dynamique de progrès. C'est aux décideurs d'aujourd'hui d'anticiper cette mutation en pariant sur les échelles d'espace et de temps de la transformation.

Le vélo est un moyen de transport mécanisé comme la voiture, produit de l'ère industrielle comme elle, optimisé, modernisé à chaque étape de l'évolution technique. Il est né avant elle, elle l'a supplanté où et lorsque l'énergie disponible le permettait. Les conditions énergétiques changent à nouveau, il revient et nous fournit une occasion de nous adapter sans changer notre rapport à la mobilité, en changeant d'horizon. On le sait, tous les moyens efficaces de transport et de locomotion redeviennent des options d'avenir. Mais au delà du discours, qui coûte peu, quels sont les flux financiers actuels, quels sont les investissements d'aujourd'hui qui préparent l'avenir sous cette forme ? La dimension, l'allure et le fonctionnement de la ville de demain qui seront profondément impactés par la diminution de l'énergie consacable au transport sont déjà en construction aujourd'hui. Le moindre Euro investi devrait anticiper ce changement d'échelle afin que demain nous n'ayons pas à payer une première fois pour stopper la machine qui aura été lancée dans la mauvaise direction, puis une deuxième fois pour notre déplacement utile. Nous avons de moins en moins les moyens de perdre du temps sur ce changement.